

Ständerat: Wintersession 1997
Conseil des Etats: Session d'hiver 1997

http://www.parlament.ch/Poly/Suchen_amtl_Bulletin/ce97/hiver/236.HTM
http://www.parlament.ch/Poly/Suchen_amtl_Bulletin/ce97/hiver/238.HTM 96.059

Infrastruktur
des öffentlichen Verkehrs.
Bau und Finanzierung

Infrastructure
des transports publics.
Réalisation et financement

Sechste Sitzung - Sixième séance Dienstag, 9. Dezember 1997 - Mardi 9 décembre 1997
08.00 h

Marty Dick (R, TI): Nous discutons des lettres c et f, mais il est évident que nous sommes arrivés au coeur du problème, et que nous ne pouvons pas nous prononcer simplement sur ces deux dispositions sans avoir une vision d'ensemble.

En affrontant cette discussion, je ne peux pas m'empêcher de penser à la réaction que j'ai eue il y a deux ans et que j'ai eue hier. Il y a deux ans, la chimie bâloise, avec un coup tout à fait spectaculaire, démontrait à tout le monde quelles décisions il fallait prendre pour affronter les défis de la globalisation. Hier, c'est le monde bancaire qui démontrait comment il fallait réagir. Le monde bancaire a agi avec un peu moins de discrétion que le monde de la chimie, et c'est peut-être un des signes que le secret bancaire n'a plus la valeur d'autrefois. Tout cela pour dire qu'il y a quand même un contraste énorme entre ce que fait l'économie et ce que fait la politique.

Nous discutons depuis 40 ans sur la nécessité d'une nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. Depuis le début des années soixante, nous avons créé commission après commission, et toutes ces commissions ont conclu à la nécessité absolue d'avoir de nouvelles transversales ferroviaires, de renouveler notre système ferroviaire qui remontait au siècle dernier. Après 40 ans, après une décision de notre Conseil il y a une année, après la décision du Conseil national, nous nous retrouvons encore une fois au début ou presque au début de cette histoire. Le peuple s'est prononcé en 1992 pour une variante en réseau comprenant le Gothard et le Lötschberg. Il y a une année, et on l'a rappelé, notre Conseil s'est prononcé pour un projet global. On a beaucoup critiqué cette solution. Je crois qu'on a surtout oublié de dire que c'est un programme qui s'étend sur 30 ans, que c'est un programme cohérent. Le Conseil national, pour sa part, s'est laissé entraîner par un groupe socialiste qui s'est mis au service de son président, qui a agi avec une habileté remarquable et qui a su utiliser son parti pour obtenir une solution qui servait uniquement les intérêts d'une région.

Aujourd'hui, je crois que nous devons retourner au concept originel du Conseil fédéral, retourner à ce que le peuple a décidé, et je crois que la solution que nous indique la majorité de la commission est la bonne. Nous avons besoin de deux tunnels non seulement pour en avoir au moins un, pour avoir un consensus au niveau national, mais vous savez très bien que nous avons besoin des deux tunnels pour avoir un système qui fonctionne. Vous ne pouvez pas avoir, avec une seule ligne, un système à haute vitesse pour les personnes et un autre système pour le transport des marchandises.

Le problème financier se pose alors, et j'en arrive aux lettres c et f. Lorsqu'on affronte le problème financier, on doit quand même faire des distinctions et des priorités. C'est absolument vrai que nous nous trouvons dans une situation financière extrêmement délicate, extrêmement précaire. Je rappellerai simplement un chiffre: cette année 1997, nous allons dépenser 3,3 milliards de francs simplement pour des intérêts qui ne servent à aucune des tâches de l'Etat; avec ces 3,3 milliards de francs, on ne crée absolument aucune place de travail.

Mais si nous sommes dans une telle situation financière, est-ce parce qu'on investit trop, parce qu'on a fait trop d'infrastructures, ou parce qu'on distribue une richesse qu'on n'est plus à même de créer? Je crois que c'est à ces questions qu'il faut répondre, sinon nous courons le risque de laisser aux prochaines générations non seulement un pays endetté, mais aussi un pays aux infrastructures vétustes, des infrastructures qui ne sont plus à même de contribuer à créer, puis à distribuer ou à redistribuer la richesse. Il faut faire des choix et remettre de l'ordre dans nos finances. Il faut le dire clairement, ce sont nos assurances sociales qui ont explosé. Nous dépensons, je l'ai déjà dit il y a une année, plus de 7 milliards de francs pour l'assurance-chômage et nous ne sommes plus à même de la financer. Si nous renonçons maintenant aussi à créer des infrastructures, nous aurons un pays endetté et dont les infrastructures sont complètement dépassées.

Je reviens alors à la nécessité absolue de créer des priorités: il faut remettre de l'ordre dans nos finances en créant de l'ordre dans les assurances sociales, dans notre système extrêmement coûteux de subventions, dans notre fédéralisme extrêmement coûteux et dépassé; il faut mettre en vigueur une fois pour toutes la nouvelle péréquation financière, où il y a des réserves énormes.

Mais ne renonçons pas à créer des infrastructures qui sont fondamentales pour l'avenir de ce pays. Alors, comment les financer, avec quel système?

Fondamentalement, j'ai extrêmement peur que l'on use maintenant de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pour toutes les nouvelles nécessités: cela risque de devenir un Selbstbedienungsladen avec des pour mille, des pour cent, etc. Bientôt, si l'on fait la somme de toutes les nécessités, nous risquons d'arriver à des taux de TVA comme ceux des pays nordiques. Je crois que c'est insoutenable. Donc, la plus grande prudence et la plus grande retenue sont de mise pour recourir à la TVA.

En ce qui concerne la benzine, je suis rationnellement tout à fait d'accord avec la proposition de minorité Maissen (art. 23 al. 2 let. c): les 8 centimes seraient tout à fait supportables. La route? Moi, je suis probablement un überdurchschnittlicher Fahrer pour les kilomètres accomplis en une année; mais l'automobiliste, l'utilisateur de la route en général, a un intérêt primordial à la réalisation de ces infrastructures. Notre système routier, dans quelques années, risque d'éclater complètement. La liaison routière du Gothard est de plus en plus souvent totalement interrompue, soit par des accidents dans le tunnel, soit par une surcharge de trafic. La route doit donc être mise à contribution. Mais je crois que M. Maissen va un peu trop loin et qu'il risque de ne plus trouver le consensus; pour ces 3 centimes de plus, il risque de provoquer une guerre avec les grandes organisations d'automobilistes et de perdre le tout. Alors, comme je crois que la politique, c'est aussi du réalisme, je suis favorable à la proposition de la majorité de la commission, soit d'augmenter de 5 centimes par litre l'impôt sur les huiles minérales. C'est raisonnable et j'ai de la peine à imaginer qu'une organisation aussi sérieuse et consciente de ses responsabilités, comme l'est le Touring Club Suisse, puisse être opposée à ces 5 centimes.

Pour ma part, j'espère que cette discussion qui dure depuis 40 ans touche maintenant à sa fin, afin que l'on puisse finalement commencer ces travaux. Ce serait une injection d'optimisme pour ce pays: les gens ont besoin non seulement d'épargnes qui sont inévitables, mais aussi de voir que cet assainissement des finances est créé pour réaliser quelque chose, pour permettre à ce pays de continuer de croître. On devrait quand même un peu s'inspirer des générations qui nous ont précédés et qui ont réalisé il y a plus de 100 ans les premières grandes infrastructures ferroviaires: elles ont discuté moins longtemps, elles ont eu moins de spécialistes, moins de fiduciaires à disposition, mais elles ont eu des visions qu'elles ont eu le courage de réaliser. Grâce à elles, nous avons eu des infrastructures qui ont quand même contribué d'une façon importante au bien-être de ce pays. Si nous savons nous inspirer de ce modèle, nous ferons aussi notre devoir envers les prochaines générations.